

Heulen met de vijand

In programma's zoals *Blik op de Weg* zien we vaak motoragenten surveillanceauto's te hulp schieten. Op een manier die veel zegt over de rijkunsten van deze dienders in het blauw. Wij vroegen ons af hoe deze vermaledijde bromsnorren - en wanneer het ons uitkomt ó zo welkome redders bij nood - zo leren rijden en maakten een driedaagse politie-training mee.

> Terwijl een waterig zonnetje door het wolkendek breekt werk ik moeizaam m'n ontbijt naar binnen. Het is de dag des oordeels. De dag waarop ik, na jarenlange vloektirades op de in mijn ogen vermaledijde bromsnorren op twee wielen, zelf in een politie-uniform de weg op ga. Vorige week heb ik al even met een brede glimlach het uniform gepast. Zo'n fluorgele jas voorzien van politie-emblemen en een donkerblauwe 'tuinbroek'. Zo'n ding waarvan ik me regelmatig rotschrik wanneer ik een motorrijder inhaal met die broek aan: 'het zal er toch niet één zijn?'. Je kent het wel... Elke motorrijder rijdt immers wel eens te hard of doet andere dingen die volgens het grote wetboek niet toegestaan zijn. Vele alarmbellen gaan er dan ook af wanneer een met toeters en bellen uitgeruste 'motorcollega' ons pad kruist. Toch? Nou ja, bij mij in ieder geval wel. Ik ruik onraad en krijg onmiddellijke spijt van gedane illegale daden maar weet tegelijkertijd ook dat die mannen (en vast ook vrouwen) kunnen rijden als geen ander. Wanneer je geen Valentino

verrichten arbeid gericht. Eigenlijk wel logisch, als motorrijden een belangrijk gedeelte van je werk is. Afijn, die glimlach van vorige week is een bezorgde blik geworden terwijl ik m'n tot voorheen uitgesproken mening over de politie lafhartig heb gematigd. Ik ga drie dagen aan den lijve ondervinden hoe het is om in politie-uniform op de motor te zitten. Bij de politie Amsterdam-Amstelland word ik om half acht in de ochtend verwacht waar ik de zogenoemde 'applicatiecursus' te midden van een groep motoragenten mee ga maken. En nee, niet vanaf de zijlijn, maar écht volledig deelnemend. Toegegeven, de insignes zijn van m'n schouders gehaald maar daar houdt het dan ook mee op. We zullen de eerste dag op het circuit, ik bedoel 'oefenterrein' bij Lelystad vertoeven, om die middag ook nog de geoefende vaardigheden in 'het wild' toe te passen; de straat op dus. De tweede dag blijven we gewoon in Amsterdam, waar we groepen ambulances en brandweerwagens zo gauw mogelijk van A naar B zullen escorteren.



**17_Streamer 17_Streamer 17_Streamer
17_Streamer 17_Streamer 17_Streamer**

Rossi heet hoe je jezelf echt geen illusies te maken; die rijd je niet zoek. Maar zijn het geboren coureurs of gewoon bijzonder goed opgeleide motorrijders? Nou, reken maar op dat laatste. Het opleidingsprogramma van een motoragent is bijzonder uitgebreid en op specifieke motortypes en in het veld te

Het zandhappen zal de derde dag gebeuren, voor de algehele motorbeheersing. Natuurlijk ook toepasbaar in bijvoorbeeld parkjes en perken in de binnenstad, gezien het korps ook over offroadmotoren zoals Honda Transalpen en BMW F800GS'en beschikt. Dus ik heb een breed uiteenlopend programma voor

de boeg en maak me lichte zorgen over om me tussen al die reeds goed getrainde bromsnorren staande te moeten houden. Op twee wielen, welteverstaan... Want ik stap dan wel zomaar op een zware motor, in het korps van Amsterdam moet je eerst een driedaagse rijopleiding volgen om überhaupt op een lichte motor

te mogen rijden. En dan hebben we het over geknepene Transalps en F800GS'en. Pas na een opleiding van drie (!) weken mogen ze op straat hun kunsten vertonen op zware motoren waarop we vandaag rijden. Nou, kom ik dan aan op m'n FJR1300 zonder drieweekse opleiding, dat wordt aanpoten geblazen...

De eerste dag

Wanneer ik geheel naar eigen gebruik een half uur te laat aan kom kakken is het op de parkeerplaats van het Jan van den Oever-gebouw aan de Kabelweg in noordwestelijk Amsterdam, op een steenworp afstand van de A10, al een vrolijke bedoening. De heren zitten te

geinen met elkaar en over en weer wordt een luide lach afgewisseld met een flinke tik op elkaars schouders. Het is duidelijk, de sfeer is uitgelaten en ze hebben er zin in. Na enige navraag blijkt dan ook dat de training óók als een leuke onderbreking wordt gezien; even weg uit de hectiek van de Amsterdamse

ordehandhaving en hulpverlening. Maar bovenal gaat het er natuurlijk om dat de op twee wielen geschoeide agenten één worden met hun Honda en onder de meest uiteenlopende omstandigheden volledige controle over hun fiets hebben. Terwijl de groep in colonne vertrekt wacht ik samen met instructeur Sjoerd

Zwaan op m'n Yamaha FJR1300, die nog even klaargemaakt moet worden. Eenmaal aangekomen schrik ik enigszins van z'n gigantische afmetingen (ik heb het over de Yamaha, niet over Sjoerd) en boordapparatuur. Maar goed en wel plaatsgenomen valt dat flink mee. Oké, het blijft een kolos maar wanneer de >

FJR eenmaal rolt blijkt 'ie prima uitgebalanceerd. De bediening van alle aanwezige apparatuur zit binnen handbereik en door de hoge verstelbare ruit zit ik bovendien ook nog 's mooi uit de wind. Nadat me de werking van de radioapparatuur, werkend op het landelijke C2000 waarmee politie, brandweer, marechaussee en ambulancediensten communiceren, is uitgelegd vertrekken we richting Lelystad. En hoe! Ha, de linkerbaan wordt schoongeveegd en met gezwinde spoed rijden we richting de polder. In m'n oortje hoor ik van Sjoerd waar hij allemaal op let en hoe hij, en dus ook ik, het verkeersbeeld scant. Voor ons zie ik hoe telefoons haastig op de passagiersstoel worden gegooid en dames die rustig op de linkerbaan hun mascara zitten bij te werken tóch maar gauw naar de rechterrijstrook verhuizen. Zó prettig ben ik nog nooit door de ochtendspits gelaveerd...

Op het oefenterrein heeft de groep de eerste oefening er al op zitten. Het midterrein, 'de speeltuin' genoemd, staat vol met obstakels als wipwappen, stoepranden en steile hellingen. De meeste lezers zullen het wel kennen, gezien de vele verhoogde rijopleidingen die jaarlijks in Lelystad aan motorrijders worden gegeven. Nadat ik me nog gauw even met de FJR door de speeltuin wurm is het tijd om, opgedeeld in groepen, naar het circuit te verhuizen. Deze circuitsessie is meer dan alleen hard rondjes rijden; de instructeurs geven tijdens het rijden ge-

richte aanwijzingen. Ik zit in de groep die door Dennis onder z'n hoede wordt genomen en hij laat zich telkens één cursist afzakken om er een rondje achter te rijden. 'Kijken naar het eind van de bocht en dan langzaam het gas er op!', wordt opgevolgd door een positieve 'Prima, haal me maar in.' Zo komt iedereen uit de groep een ronde aan de beurt en wordt er heel individueel lesgegeven. Vooral de lang uitgerekte bochten die aan het eind wat knippen blijken extra aandacht nodig te hebben. Daarbij wordt er ook constant gehamerd op het je bewust zijn van je snelheid. Vaak wordt er dan ook gevraagd: 'Hoe hard reden we in dié bocht daar?', waarna blijkt dat de agenten, mezelf daarbij rekenend, inderdaad vaak niet op de hoogte zijn van de gereden snelheid. Misschien wel de meest leerzame les blijkt de oefening waarop we moeten remmen in de bocht. Instructeurs lopen langs de baan en wanneer je met de steps aan de grond al vonkend en schrapend de bocht door komt dan één van deze zomaar aanstalten maken om over te steken. Het is dan zaak om de motor, met behulp van het ABS-systeem, zo gauw mogelijk tot stilstand te krijgen terwijl je onder flinke hellingshoek een balans moet zien te vinden tussen remkracht en grip.

De weg op

Na de enkele uren in Lelystad, die aanvoelen als twee dagen, is het tijd om op-

Agent aan het woord



aan hard rijden maar vooral aan veiligheid. Wat je ook doet, het moet veilig zijn en je moet de rust weten te bewaren. Dit lukt alleen als je de motorfiets waar je op zit honderd procent kent en juist daarom zijn de trainingen zo belangrijk.

Stefan Dekker (25) uit Bovenkarspel.

Met m'n 25 jaar ben ik één van de minder belegen agenten bij de politie Amsterdam-Amstelland. Ik werk als hoofdagent bij de Dienst Controle Infrastructuur en Verkeer in het Team Hoofdwegen. Sinds 2004 ben ik werkzaam bij het Amsterdamse korps, waar ik op een Honda Pan European rij. Privé maak ik natuurlijk ook de nodige kilometers, en wel op een Honda CBR600F. Ik gebruik deze veel voor woon-werkverkeer met een jaarkilometrage van 20.000. Daarbij rij ik nog zo'n 12.000 kilometer op m'n dienstfiets. De vele cursussen en trainingen die wij volgen hebben m'n rijcapaciteiten enorm beïnvloed. Daarbij denk ik niet

gedeeld in groepjes van drie man de weg op te gaan. Ik word ingedeeld bij Rik en Stefan, beide jongens (of mannen) van mijn leeftijd, begin twintig, en we worden wederom door Dennis onder onze hoede genomen. We rijden vanuit Lelystad mooi binnendoor naar Harderwijk en ondertussen stelt Dennis de ene vraag na de andere. 'We rijden op een parallelweg, mogen hier auto's rijden of niet?', en na binnenkomst in elk dorpje wordt de vraag gesteld wat nou de precieze plaatsnaam

is. We moeten ons duidelijk bewust zijn van de plek waar we rijden zodat je bij een mogelijke oproep niet eerst via je navigatiesysteem moet gaan uitpluizen waar je eigenlijk precies rijdt. Ook krijgen we tijdens deze middagsessie diverse opdrachten. Zo moet Stefan als eerst voorop om ons zo gauw mogelijk naar de VVV van Harderwijk te loodsen. Er is haast geboden dus Stefan is vrij om de verkeersregels naar eigen inzicht in acht te nemen. Met natuurlijk



Aanhoudingen zijn voor het Amsterdamse politiekorps aan de orde van de dag.



Even kijken hoe dat voelt hé!



Op het oefencircuit in Lelystad worden de voetsteunen van de Pan's ernstig bijgevijld.



Voor en na elke trainingsdag volgt een serieuze briefing.

veiligheid voorop, zoals altijd. Tijdens deze opdrachten is onbegrip bij de mensen op en langs de weg werkelijk tenenkrommend. Er is geen enkel begrip voor de haast en wanneer we door Harderwijk rijden, en in alle rust vlak een rij stilstaande auto's inhalen aan de andere kant van de pion die een wegafzetting markeert, maakt een wegwerker ons met opgeheven armen duidelijk dat 'ie niet van ons gediend is. En dat terwijl diezelfde stratenmaker waarschijnlijk met diezelfde opgeheven armen staat te zwaaien wanneer de politie in zijn ogen te laat arriveert wanneer een collega hulp nodig heeft. En dit is slechts één voorbeeld van de vele die ik in de drie dagen heb meegemaakt. Onbegrip voert echt overal de boventoon en de brutaliteit spat er vaak vanaf. Toch zijn deze opdrachten bijzonder leerzaam en wanneer Rik de opdracht krijgt om ons zo snel mogelijk naar de ambulance-ingang van

het ziekenhuis te loodsen is hij al gauw warm, maar mist hij het bruggetje over het water dat naar de ingang leidt. Dennis, die achter Rik rijdt, maakt Stefan en mij duidelijk dat wij wél rechtsaf slaan, zodat Rik al gauw in de gaten heeft dat er iets niet deugt. En zo wordt op deze middag van alles geleerd wat elke agent in z'n dagelijkse routine kan overkomen. Er wordt voorzichtig door rood licht gereden, fietspaden worden gepakt, loopbruggetjes worden bereden en inhalen in druk stadsverkeer blijkt ook geen zonde. Even wennen voor een brave burger als ik, vooral als je in je spiegels steeds een politiemotor ziet rijden! 'Ohja, ik zit er zelf ook op één...' En ben je er eenmaal aan gewend, dan is het weer wennen om op een normale manier op m'n burgermotor weer naar huis te rijden. Stoppen voor rood licht en een linkerrijstrook die maar niet veranderen wil in een desolate

plaat asfalt; het moet niet gekker worden...

Woensdag

'Doe maar rustig, we hebben haast', luidt het woensdagochtend tijdens de briefing. Ik kan een ambtelijk minachtend lachje niet onderdrukken en wil bijna hardop zeggen dat je beter flink gas kunt geven als je haast hebt. Maar daar zou ik die dag nog wel op terug komen... Vandaag gaan we een fictieve colonne ambulances en/of brandweertuigen door Amsterdam begeleiden. We beginnen ergens onder de rook van Schiphol, om de stoet, die gespeeld wordt door een stel politieauto's, naar

het Westelijk Havengebied te leiden. Wanneer de groep wordt geïnstrueerd is het hun eigen taak om een commandant aan te wijzen. Deze leidt de stoet en geeft via de oortjes instructie aan iedereen. Daarna wordt de groep ingedeeld in spitsrijders, staarrijders etcetera. De staarrijder rijdt achter de collone aan terwijl de spitsrijders een stuk vooruit rijden om de rijbaan vrij te maken. In het midden van de groep, vlak voor de te begeleiden stoet, rijdt de commandant. In de auto's zitten de instructeurs die, als chauffeurs van de 'ambulances', natuurlijk in contact staan met de commandant. Er wordt over en weer gepraat >

Het onbegrip bij de mensen op en langs de weg is werkelijk tenenkrommend.

en de commandant heeft het mijns inziens behoorlijk zwaar. Hij krijgt van alle kanten informatie toegeschoven en dient aan de hand daarvan het gehele verkeersbeeld in te schatten en geeft op zijn beurt commando's en instructies. Wanneer we het Westelijk Havengebied naderen blijkt het op de wegen rondom een chaos van jewelste. Bij diverse stoplichten staan alle verkeersstroken vol en het is duidelijk geen gemakkelijke opgave voor de spitsrijders om deze tijdig vrij te maken. De motoren worden op het



De politiemotoren mogen met recht werkplekken genoemd worden. Enige instructie is geen overbodige luxe!

kruispunt geparkeerd en met duidelijke gebarentaal worden de automobilisten en vrachtwagenchauffeurs gesommeerd naar voren te rijden, door het rode licht. Maar, daar blijkt niet iedereen van gediend en sommigen begrijpen het gewoon niet. Het is een vrachtwagen van DHL Express die voor de meeste vertraging zorgt. De stress loopt op, want de stoet met ambulances is in aantocht, maar de chauffeur lijkt maar niet te begrijpen wat de bedoeling is. Met als gevolg dat de te begeleiden stoet vaart moet minderen en daardoor later op de plek van bestemming zal zijn. Wanneer de vrachtwagen dan ein-de-lijk ruimte heeft gemaakt en het stressniveau van de spitsrijders tot grote hoogte is gestegen klinkt het door de oortjes: 'DHL, betekent vast: duurt heel lang!' Ha, humor is bij de Mokumer dienders kennelijk ook in stressvolle situaties een goed middel om te relativeren... Wanneer ik in één van de 'ambulances' heb plaatsgenomen blijkt wel waarom de kreet 'Doe maar rustig, we hebben haast' een functionele is. Op het drukke wegennet van Amsterdam en omstreken is een constante snelheid, soms niet harder dan zestig kilometer per uur, de meest functionele. Op deze manier hebben de spitsrijders de meeste tijd om

de aanloopwegen vrij te maken en hoeft er niet constant afgeremd te worden. Zou er meer gas gegeven worden dan moet er geremd worden voor stoplichten en blijft er weinig ruimte over om het verkeer weg te leiden van de te gebruiken rijbaan. Daarbij hebben de spitsrijder op deze manier tijd om de situatie en mogelijkheden goed in te schatten. Ze kunnen bekijken of er een te gebruiken busbaan is of op de ring bijvoorbeeld de linkerrijbaan geheel te laten afsluiten. Deze mogelijkheid hebben ze, net zoals het inschakelen van een groene golf voor de stoplichten, maar daarvan wordt vandaag geen gebruik gemaakt. Ik zelf ervaar deze dag toch wel als een grote openbaring van teamwork. De commandant die werkelijk alles aanstuurt en zeeën aan informatie te verwerken krijgt en de spitsrijders die op hun beurt weer samenwerken om de weg vrij te krijgen. Een sterk staaltje samenwerking... Daarbij blijft de functie van de staartijder mij enige tijd onbekend. Totdat ik me 's omdraai en zie hoe hij bij bijvoorbeeld het invoegen op de snelweg constant het verkeer achter ons afremt zodat de colonne als geheel goed in kan voegen. Al blijkt zijn functie nog beter wanneer er uit onverwachte hoek trainingshulp komt: Terwijl we op de ring van Amsterdam een



In het kontje van de FJR1300 is de communicatieapparatuur weggewerkt.

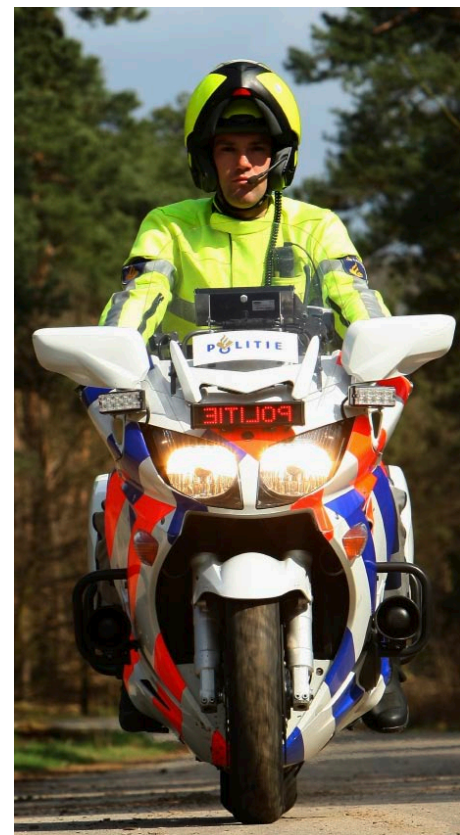


Instructeur Dennis geeft aanwijzingen bij het rijden over gladde obstakels.

de instructeurs staan ervan te kijken en het blijkt maar weer waarom oefeningen als deze nodig zijn; er moet op de meest vreemde situaties gereageerd worden en zonder gewenning en ervaring is dat een lastige opgave wanneer er écht een rampstoet begeleid moet worden.

Met de bek vol...

Nee-nee, deze Amsterdamse agenten staan niet gauw met de bek vol tanden. Het is echt drie dagen een gelul van jewelste en de ene mop is nog niet afgelopen of de ander vliegt alweer over tafel. Dat is helemaal het geval op de derde dag, de dag dat we allemaal met de bek vol... zand komen te staan (of liggen). Want, we gaan crossen op het militaire terrein bij Stroe. En tja, is leren crossen nou niet een beetje overdreven voor agenten die werkzaam zijn in een stadse jungle? Nee! Want ik mag dan een geboren Tukker zijn, in mijn twee jaar dat ik in de Bijlmer en Slotervaart heb gebivakkeerd, heb ik regelmatig politie door de stadsparkjes zien patrouilleren. Daarbij is motorcross natuurlijk ook de basis voor een goede motorbeheersing. Passende kleding wordt samen met een boel KTM's, Yamaha's en Husabergs afgeleverd en de pret kan beginnen. Het is alsof Tinus Tussengas en z'n vrienden in-



Als je dit in je achteruitkijkspiegel ziet je genoeg: 'Shit!'

trek hebben genomen op de militaire heide want het is een lawaai van jewelste. Iedereen crosst er op los en wederom staan de instructeurs langs de zijlijn om gericht commentaar te geven. Na goed opgewarmd te zijn vertrekken we wederom opgedeeld in groepjes achter de instructeurs aan. Er wordt gericht geoefend op zithouding, positie op de stepjes, kijkgedrag etcetera. Een enkele valpartij zorgt voor de nodige hilariteit maar deze valpartijen worden naar de dag vordert (helaas) steeds minder. Iedereen wordt af en toe individueel onder z'n hoede genomen en vooral op deze momenten gaat iedereen met grote sprongen vooruit. Doordat er geen minuut onbenut wordt gelaten worden ook de heen- en terugweg naar en van de militaire basis, die op de dienstfietsen wordt afgelegd, gebruikt voor de nodige training. Er wordt nooit zomaar van A naar B gereden, altijd wordt er geoefend en voornamelijk in collone gereden. Wanneer er een file opduikt of de matrixborden boven de weg aanspringen wordt er veelal uitgeweken naar de vluchtstrook, hetgeen nog niet zo makkelijk is. Er moeten soms twee rijbanen naar rechts worden opgeschoven en dan is het niet zo makkelijk om een groep van bijna twintig man bij elkaar te houden.



Goed naar voren kijken helpt je de motor in balans te houden. Op het oefenterrein bij Lelystad zijn vele oefenobstakels voorhanden.

De staartrijder houdt het verkeer op, de groep verplaatst naar rechts maar moet weer terug naar de linkerrijstrook wanneer de file oplost. Alles is gespist op continuïteit en samenwerking is daartoe

de sleutel. En in de goed functionerende groep heb ik zelfs geen moeite om mee te komen, als absoluut 'groentje' van de groep. Het geeft wel aan dat deze mannen goed op elkaar ingespeeld zijn en de trainingen zijn daarbij kennelijk van grote waarde. En ik? Heb ik m'n mening over de vermaledijde bromsnorren nu bijgesteld? Ach, wanneer ik binnenkort weer 's tegen een gele bon aanloop vanwege 'niet links inhalen' zal ik ongetwijfeld weer even het gehele politiekorps vervloeken. Het is de gemakzucht van de mens en dat lucht soms simpelweg even goed op. Wel weet ik inmiddels dat de politiemannen op de motor bijzonder goed getraind zijn en samen kunnen werken als een perfect geoliede machine. En dat hun hoofdtaak niet bestaat uit het uitdelen van bonnetjes, maar ze ook heel nuttig werk verrichten? Ach, dat wisten we toch eigenlijk al wel. Alleen denken we daar soms gewoon even liever niet over na. Simpel toch? <



En dan het touwtje op de paal leggen, ga er maar aan staan!

17_Streamer 17_Streamer 17_Streamer 17_Streamer 17_Streamer 17_Streamer

Agent aan het woord



Jeroen Speet (38) uit Almere.

Van de achttien jaar dat ik werkzaam ben bij de politie zit ik ruim acht jaar op de motor. Ik ben werkzaam bij het Team Handhaving van de Dienst Controle Infrastructuur en Verkeer, voorheen Verkeersdienst genaamd. Qua dienstkilometers heb ik een stap terug gedaan omdat ik in de leiding van het team ben beland. Hierdoor zit ik meer aan m'n bureau dan dat ik buiten op straat actief ben. Privé rij ik, net zoals op het werk, op een Pan European. Maar, op de ST1100, het oude type dienstmotor. Met deze Honda rij ik door weer en wind, zo'n 25.000 kilometer per jaar voornamelijk woon-werkverkeer. De trainingen beschouw ik als bijzonder waardevol omdat de motor onze werkplek is. Als we ergens snel ter plekke moeten zijn moet dat veilig gebeuren en de training helpt je daarbij.



Instructeur Sjoerd: 'Vooruit kijken en benen tegen de tank!'

Wallpaper downloaden?

Geniet je ook zo van de foto's in MOT073? Vanaf nu zijn vele van deze foto's als wallpaper te downloaden op www.motor.nl. Foto's van introducties, vergelijkingstesten, reisverhalen en nog meer.